Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 2388-09 du 23 kaada 1430 (11 novembre 2009) modifiant et complétant l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 544-00 du 5 chaabane 1421 (2 novembre 2000) fixant les conditions relatives à l' obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien .

Le ministre de l'équipement et des transports,

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment ses articles 122 et 125 ;
Vu l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 544-00 du 5 chaabane 1421 (2 novembre 2000) fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié et complété,

Arrête :

Article premier : Les articles premier et 5 de l'arrêté n° 544-00 susvisé sont modifiés et complétés comme suit :
« Article premier. - L'obtention de l'autorisation d'exploitation prévue par l'article 122 du décret susvisé n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile est subordonnée aux conditions prévues par le présent arrêté et les annexes qui y sont jointes.
.....
(Le reste sans changement).
Article 5. - Pour obtenir l'autorisation d'exploitation, ... aux garanties financières indiquées ci-après :
5-1 Certificat technique d'exploitation (CTE).
La délivrance et la validité d'une autorisation d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat technique d'exploitation (CTE) en cours de validité spécifiant les activités couvertes par l'autorisation d'exploitation.
On entend par certificat technique d'exploitation (CTE) permis autorisant un exploitant marocain à effectuer des services aériens de transport public (passagers, cargo et poste), de taxi et de travail aériens. C'est le même document dénommé permis d'exploitation aérienne (AOC) par l'annexe 6 de la convention de l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944.
Les autres termes utilisés dans le présent arrêté et les annexes y jointes ont la signification prévue à l'annexe 6 de la convention de l'aviation civile internationale susvisée.
Les conditions relatives à la demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE, les mentions du CTE, la suspension, le retrait et le rétablissement du CTE, les conditions d'exploitation et de sécurité, les manuels de l'exploitant ainsi que le programme de sécurité et supervision continue sont précisées en annexe A, jointe au présent arrêté. Il en est de même pour les renseignements et documents fournis pour la validation d'un CTE ou permis d'exploitation aérienne délivré à un exploitant étranger par son autorité d'aviation civile de tutelle.
Les questions concernant le service médical d'urgence, la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et la sûreté sont également décrites en annexe A, annexée au présent arrêté.
Les conditions d'approbation du système d'entretien des exploitants aériens et les exigences en matière de location et d'affrètement des aéronefs figurent respectivement en annexes D et E annexée au présent arrêté
Le maintien de la validité du CTE dépend :
- de la satisfaction par l'exploitant des exigences prévues à l'annexe A susvisée sous la supervision de la direction de l'aéronautique civile ;
- et de la capacité de l'exploitant à mettre en oeuvre les mesures correctives relatives aux lacunes constatées lors des inspections conduites par la direction de l'aéronautique civile, et aux recommandations de sécurité rendues obligatoires par notification du directeur de l'aéronautique civile.
5-2 Garanties financières.
Toute entreprise de transport public demandant une autorisation .....
..... »

(Le reste sans changement).

Article 2 : Les annexes A et D à l'arrêté susvisé n° 544-00 du 5 chaabane 1421 (2 novembre 2000) sont abrogées et remplacées par les annexes A et D jointes au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Bulletin officiel.

Rabat, le 23 kaada 1430 (11 novembre 2009).
Karim Ghellab.

*
* *

Annexe A

Conditions Techniques

1. Demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE :

1.1.- La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE doit être faite auprès du directeur de l'aéronautique civile. Elle doit contenir au moins les renseignements suivants :

a) Pour une première délivrance :

- nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation ;
- renseignements sur l'organisation administrative de l'exploitant et sur ses principaux membres, avec leur titre, leur nom, leurs qualifications et leur expérience pratique ;
- renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes :

* type d'aéronef, instruments, documents de vol, équipements de communications et de navigation et tous autres équipements qui seront utilisés ;
* dispositions relatives à l'entretien et l'inspection des aéronefs et de l'équipement ;
* renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronefs prévus ;
* dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles ;
* routes envisagées, avec tracé géographique, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de dégagement qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minima d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations, et services de navigation et de communications ;
* détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui seront utilisées ;
* nature de l'exploitation - passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, en VFR ou en IFR ;

- documents de navigabilité, d'entretien, de maintenance et d'exploitation devant être déposés en vue de leur approbation, notamment :

* le manuel d'exploitation (MANEX) et/ou d'activités de travail aérien ;
* le manuel d'exploitation au sol couvrant notamment les procédures relatives :

1. aux opérations sur l'aire de trafic ;
2. aux services aux passagers ;
3. au traitement des bagages ;
4. aux services de cabine ;
5. au contrôle de la masse et du centrage ;
6. au matériel de servitude au sol ;
7. aux services d'avitaillement en carburant ;

* le manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant ;
* le (s) programme (s) d'entretien ;
* le compte rendu de matériel (C.R.M.) ;

- les copies de contrat(s) d'entretien conclu(s) entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la direction de l'aéronautique civile ;
- attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

b) Pour une modification ou un renouvellement les mises à jour des renseignements requis au paragraphe a).

1.2. - La demande doit être déposée au moins :
* 60 jours avant le début d'exploitation envisagée pour la 1éredélivrance ;
* 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification (sauf cas particulier, et après accord des services compétents de la direction de l'aéronautique civile - par exemple demande de modification simple de la liste des aéronefs couverts par le CTE) ;
* et 30 jours avant la date d'expiration du CTE pour un renouvellement.
1.3. - Les demandes de CTE sont examinées dans un délai n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de leur réception. Au cours de cette période, il peut être demandé toute information complémentaire nécessaire à l'examen du dossier.
1.4. - Un postulant à un CTE ou à une modification d'un CTE doit permettre aux services compétents de la direction de l'aéronautique civile d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.
1.5. Le CTE n'est délivré, modifié ou renouvelé par le directeur de l'aéronautique civile qu'après examen des documents présentés, des informations transmises, et enquête sur l'organisation et les moyens mis en oeuvre par l'exploitant, et que si :
- le postulant a démontré à la direction de l'aéronautique civile qu'il est en mesure de :
i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée et une méthode de contrôle et de supervision des vols ;
ii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînements requis ;
iii) mettre en place une structure organisationnelle qui contient les responsabilités et les attributions pour la gestion de toutes les fonctions relatives aux services d'assistance en escale. La responsabilité de l'exploitant relative aux services d'assistance en escale doit être maintenue en permanence, lorsque les fonctions et tâches relatives aux services d'assistance en escale ont été sous traitées, en totalité ou en partie, à un fournisseur de services ;
iv) respecter les exigences en matière de maintien de la navigabilité et d'entretien de ses aéronefs, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées ;
v) et respecter, selon l'exploitation envisagée, les exigences des paragraphes 3, 4, 5, 6, 7, et 8 ci-après et celles relatives aux agréments opérationnels additionnels sollicités.
- le système d'entretien est approuvé conformément aux dispositions de l'annexe D au présent arrêté ;
- le programme d'inspections et contrôles inopinés objet du paragraphe 9 ci-après ne révèle aucune lacune pouvant affecter la sécurité de l'exploitation autorisée.
En cas de refus de délivrer le CTE sollicité, une notification de la décision est adressée au demandeur avec indication des motifs du refus.
Toutefois, un CTE provisoire de six mois renouvelable une seule fois, peut être délivré à une entreprise qui débute l'exploitation de services aériens pour la 1érefois, compte tenu de circonstances particulières jugées par le directeur de l'aéronautique civile et à condition que le dossier déposé soit complet notamment l'attente de la livraison d'aéronefs.
1.6. - Les CTE sont délivrés pour une durée d'une année renouvelable dans les mêmes conditions que celles prévues pour leur délivrance.
En outre, pour ce renouvellement du CTE, l'exploitant doit démontrer que les mesures correctives qu'il a adoptées pour répondre favorablement aux non conformités identifiées lors des différents inspections et contrôles conduits durant la période de validité de ce CTE, sont concrétisés.
1.7. - L'exploitant doit, dès que possible, informer la direction de l'aéronautique Civile de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe 1.1.- a).
2.- Mention du CTE
2.1 Le CTE, dont un modèle figure en sous annexes A1, A2, A3 et A4, spécifie notamment :
a) le nom et l'adresse du siège principal d'exploitation de l'exploitant ;
b) la date de délivrance et période de validité ;
c) la description du type d'exploitation autorisé ;
d) le(s) type(s) d'avion autorisé(s) pour l'exploitation ;
e) les marques d'immatriculation de(s) l'avion(s) autorisé (s) ;
f) les zones d'exploitation autorisées ;
g) les limitations spécifiques ;
h) les agréments/autorisations spécifiques telles que :
- CAT II/CAT III (y compris les minima autorisés) ;
- (MNPS) Spécifications minimums de performance de navigation ;
- (ETOPS) Exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier ;
- (RNAV) Navigation sur zone ;
- (RVSM) minima de séparation verticale réduite ;

- transport de marchandises dangereuses ; et
i) les coordonnées de la direction de l'aéronautique civile.
2.2 Le CTE n'est valide que dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifiques d'exploitation, associée.
2.3 Les CTE et les autorisations, conditions et restrictions connexes comportent une traduction en langue anglaise. Une copie authentifiée doit faire obligatoirement partie des documents de bord.
3. Exploitation :
3.1. L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable acceptable pour la direction de l'aéronautique civile, qui détient L'autorité juridique et financière pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les règlements en vigueur.
3.2. L'exploitant doit disposer d'une structure d'encadrement bien conçue et efficace lui permettant d'assurer la sécurité des vols.
Les responsabilités en matière d'encadrement doivent tenir compte des cinq fonctions principales suivantes :
a) la détermination de la politique de sécurité des vols de l'exploitant ;
b) l'attribution des responsabilités et des tâches et la délivrance d'instructions à des individus, suffisantes à la mise en oeuvre de la politique de l'exploitant et au respect des normes de sécurité ;
c) la surveillance des normes de sécurité des vols ;
d) l'enregistrement et l'analyse de tous les écarts et lacunes constatés, la mise en oeuvre d'une action correctrice et la vérification de la concrétisation des mesures correctives adoptées ;
e) l'évaluation du bilan de sécurité de l'exploitant afin de prévenir le développement de tendances indésirables et d'adopter les mesures nécessaires pour atteindre et/ou maintenir le niveau de sécurité acceptable à réaliser tel que déterminé par la direction de l'aéronautique civile ;
3.2.1 L'exploitant doit avoir désigné des responsables, acceptables pour la direction de l'aéronautique civile, chargés :
- des opérations aériennes ;
- du système de l'entretien ;
- de l'exploitation sol ;
- de la formation et de l'entraînement du personnel de l'exploitant ;
Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, un ou plusieurs des domaines susvisés peuvent être placés sous la responsabilité du dirigeant responsable ou d'un responsable désigné, si cela est acceptable par la direction de l'aéronautique civile.
3.2.2 Les responsables désignés doivent avoir des compétences d'encadrement assorties des compétences techniques ou opérationnelles appropriées dans le domaine de l'aviation considéré. Des éléments indicatifs à prendre en compte lors de la nomination des responsables désignés sont fixés par le directeur de l'aéronautique civile.
3.2.3 Le manuel d'exploitation doit décrire en détail les fonctions et les responsabilités des responsables désignés, y compris leurs noms et la direction de l'aéronautique civile doit être informée par écrit de tout changement de poste ou de fonction présent ou futur.
3.2.4 L'exploitant doit assurer la continuité de la supervision de l'activité et du contrôle d'exploitation en l'absence des responsables désignés.
3.2.5 Une personne désignée comme responsable par le détenteur d'un CTE ne peut être désignée comme responsable par un autre exploitant.
3.2.6 Les responsables désignés, qui doivent rendre compte directement au Dirigeant responsable, sont engagés pour la prestation d'un nombre d'heures de travail suffisant pour pouvoir s'acquitter des tâches d'encadrement liées à la taille et au domaine d'activité de l'exploitant.
3.2.7 Adéquation et supervision du personnel :
1) L'exploitant doit employer un équipage de conduite et de cabine en nombre suffisant pour l'exploitation considérée, formé et contrôlé conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. Les membres d'équipage de conduite doivent prouver leur compétence linguistique en langue anglaise.
2) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel affecté ou directement associé aux opérations au sol et en vol, ou directement impliqué dans ces opérations a reçu une formation appropriée, a démontré ses capacités à assumer les tâches spécifiques qui lui sont assignées et est conscient de ses responsabilités et du rapport existant entre ces tâches et l'exploitation dans son ensemble.
i) Les effectifs du personnel au sol dépendent de la nature et de l'étendue des opérations. Les opérations et l'assistance au sol, en particulier, doivent être confiées à un personnel formé ayant une connaissance approfondie de ses responsabilités au sein de l'organisation.

ii) L'exploitant qui recourt à d'autres organisations pour fournir un certain nombre de services, conserve la responsabilité du maintien de normes appropriées. Dans ce cas, un responsable désigné a pour tâche de s'assurer que tout sous-traitant auquel il est fait appel respecte les normes exigées.
3) Contrôle
i) Les membres d'équipage et du personnel au sol sont soumis à des contrôles de compétence qui doivent être assurés par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes établies dans le manuel d'exploitation.
ii) Les tâches et responsabilités de ces contrôleurs doivent être définies, et toute prestation en vol organisée de manière à ce qu'ils puissent s'acquitter de leurs responsabilités en matière de contrôle.
iii) Le nombre de contrôleurs devant être désignés dépend de la structure de l'exploitant et de ses effectifs.
3.2.8 Infrastructures
1) L'exploitant doit s'assurer que l'espace de travail disponible sur chaque base d'exploitation est suffisant pour le personnel chargé de la sécurité des opérations aériennes. Il y a lieu de tenir compte des besoins du personnel au sol et de celui chargé du contrôle d'exploitation, du stockage, de la présentation des relevés essentiels et de la planification des vols par les équipages.
2) Les services administratifs de l'exploitant doivent être en mesure de fournir sans délai les instructions d'exploitation et toute autre information à l'ensemble des personnes concernées.
3.2.9 Langue commune :
1) L'exploitant doit s'assurer que tous les membres d'équipage peuvent communiquer dans une même langue.
2) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel affecté aux opérations peut comprendre la langue de rédaction des parties du manuel d'exploitation concernant ses tâches et ses responsabilités.
3) Les exploitants marocains et étrangers doivent s'assurer que les consignes de sécurité sont fournies aux passagers à bord des vols à destination et au départ du Maroc en arabe et en toute autre langue de l'OACI.
3.3 Gestion de la sécurité par l'exploitant :
3.3.1 Tout exploitant est tenu de mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour la direction de l'aéronautique civile, qui, au minimum :
a) identifie les risques en matière de sécurité ;
b) assure la mise en oeuvre des mesures correctives nécessaires au maintien du niveau de sécurité acceptable à réaliser tel que déterminé par la direction de l'aéronautique civile ;
c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ;
d) vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité.
3.3.2 Le système de gestion de la sécurité doit définir clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des responsables désignés et du personnel d'encadrement en matière de sécurité.
3.3.3 Les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée excède 20 000 kg doivent établir et maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.
Un exploitant peut confier par contrat à un tiers le fonctionnement de son programme d'analyse des données de vol tout en conservant la responsabilité générale de la tenue d'un tel programme.
3.3.4 Les programmes d'analyse des données de vol ne sont pas punitifs et contiennent des garanties adéquates pour protéger les sources de données.
3.4 Système de documents sur la sécurité :
3.4.1 Les exploitants doivent établir, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.
3.4.2 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être organisé selon des critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.
Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols doivent être regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :
a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;
b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non-disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards ;

c) renseignements d'usage fréquent ;
d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;
e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.
Les renseignements d'urgence critique doivent figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.
Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent doivent être présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.
3.4.3 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être validé avant d'être mis en place, et ce dans des conditions réalistes. La validation doit porter sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité. Le processus de validation doit également porter sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.
Le système de documents sur la sécurité des vols doit comprendre un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.
3.4.4 Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle, de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris (sans que la liste soit limitative) l'état de l'exploitant, l'état de conception, l'état d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipements.
3.4.5 Les exploitants doivent mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment les changements :
a) résultant de l'installation de nouveaux équipements ;
b) apportés par suite de l'expérience en exploitation ;
c) apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;
d) apportés au CTE ;
e) visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.
3.4.6 Le système de documents sur la sécurité des vols doit être révisé :
a) régulièrement (au moins une fois par an) ;
b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
d) après une modification des règlements de sécurité.
3.4.7 Les méthodes adoptées par les exploitants pour la diffusion des renseignements nouveaux, doivent être modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.
3.4.8 Les renseignements nouveaux doivent être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.
3.4.9 Les exploitants doivent également adopter un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Ce système de suivi doit comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.
3.4.10 Les exploitants doivent maintenir à jour les manuels de vol des aéronefs exploités en y apportant les changements rendus obligatoires par la direction de l'aéronautique civile ou par l'état d'immatriculation.
3.5 L'exploitant doit fournir à la direction de l'aéronautique civile deux exemplaires du manuel d'exploitation et/ou d'activités de travail aérien, et 2 exemplaires du manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant ainsi que l'ensemble des amendements ou révisions y afférents.
3.6 L'exploitant doit établir et maintenir une méthode de contrôle d'exploitation approuvée par la direction de l'aéronautique civile pour s'assurer que chaque vol est effectué selon les termes du CTE et en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.
3.7 L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols et assurer sur la base principale d'exploitation et sur les différentes escales des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.
3.8 L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses aéronefs et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.
3.9 L'exploitant doit respecter les exigences en matière de maintien de la navigabilité et d'entretien pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTE.
3.10 L'exploitant doit permettre aux services compétents de la direction de l'aéronautique civile d'avoir accès à son organisation, à ses aéronefs, à ses installations et à ses sous-traitants le cas échant, afin de

déterminer le maintien de la conformité aux dispositions du présent arrêté.
4. Manuel d'exploitation
4.1 Définition, mise à disposition du personnel, dépôt et contrôle du manuel d'exploitation.
4.1.1. - Définition.
Le manuel d'exploitation est un document destiné à mettre à la disposition du personnel de l'exploitant de transport public, concerné par l'exploitation d'un aéronef particulier, les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
4.1.2. - Mise à disposition du manuel d'exploitation.
Un exploitant de la catégorie d'entreprises de transport public (ETP) ne peut mettre en exploitation un aéronef s'il ne dispose pas du manuel d'exploitation correspondant et s'il ne l'a pas mis préalablement à la disposition du personnel intéressé.
Le manuel d'exploitation doit être facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données du vol.
L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est connu et mis en application par le personnel concerné.
Il doit par ailleurs permettre à l'administration de s'assurer d'une part, que l'exploitation forme un ensemble cohérent et, d'autre part, que la politique définie par l'exploitant, les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.
4.1.3. Dépôt du manuel d'exploitation.
L'exploitant doit avoir déposé ce manuel d'exploitation auprès de la direction de l'aéronautique civile préalablement à la mise en service d'un aéronef. Toutefois, lorsque l'exploitant débute l'exploitation d'un modèle d'aéronef différent de ceux qu'elle exploite déjà, elle peut disposer d'un manuel d'exploitation provisoire, à la condition qu'il comprenne les informations nécessaires pour que l'exploitation soit conforme aux exigences réglementaires en matière de sécurité. Le directeur de l'aéronautique civile fixe, compte tenu des circonstances particulières, le délai dans lequel l'exploitant doit avoir déposé un manuel d'exploitation conforme aux exigences du présent article, ce délai ne pouvant être supérieur à six mois.
Ce manuel provisoire doit être déposé dans les mêmes conditions que doit l'être le manuel définitif.
4.1.4. Contrôle du manuel d'exploitation.
Le directeur de l'aéronautique civile peut imposer des modifications au manuel d'exploitation s'il constate :
- que le contenu du manuel n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation,
- ou que les personnels concernés par l'exploitation de l'aéronef méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.
L'exploitant est tenu de communiquer aux services compétents de la direction de l'aéronautique civile, s'ils le demandent, tous les documents dont ils peuvent avoir besoin pour les contrôles du manuel d'exploitation.
4.2. Utilisation et modification du manuel d'exploitation.
4.2.1. Présence du manuel d'exploitation à bord de l'aéronef.
Toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.
4.2.2. Utilisation du manuel d'exploitation.
L'exploitant et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.
4.2.3. Modification du manuel d'exploitation.
Toute modification de l'exploitation ou de l'organisation de l'exploitant ainsi que de l'aéronef ayant une incidence sur le manuel d'exploitation doit être précédée d'un amendement de celui-ci.
De plus, et en dehors des révisions justifiées par les alias d'exploitation ou par l'évolution de la réglementation, l'exploitant doit prévoir dans le cadre de son système de gestion des documents de sécurité une révision chaque année de son manuel d'exploitation.
Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.
4.2.4. Mise à jour du manuel.
Tout amendement doit donner lieu à une mise à jour. Chaque exemplaire du manuel d'exploitation doit être tenu à jour.

4.2.5. Cessation d'utilisation du manuel d'exploitation.
L'exploitant doit informer le directeur de l'aéronautique civile lorsqu'il cesse d'utiliser un manuel d'exploitation. Une interruption de l'utilisation du manuel d'exploitation pendant une période supérieure à six mois entraîne l'obligation pour l'exploitant d'entreprendre une nouvelle procédure de dépôt du manuel.
4.3. Contenu et forme.
Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.
Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le directeur de l'aéronautique civile.
4.4. Dispositions approuvées.
Lorsqu'il est exigé que des dispositions prises par l'exploitant soient approuvées et soient incluses au manuel d'exploitation, ces dispositions doivent être reproduites dans le manuel d'exploitation sous la forme qui a été explicitement approuvée. Il doit en outre être fait mention de l'approbation et de la date à laquelle elle a été délivrée. Le directeur de l'aéronautique civile fixe la liste des parties du manuel d'exploitant nécessitant une approbation spécifique.
5. Manuel d'activités de travail aérien :
5.1. - Mise à disposition du manuel :
Un exploitant de la catégorie d'entreprise de travail aérien (ETA), ne peut utiliser un aéronef dans le cadre des activités de taxi aérien à l'intérieur du Maroc, de travail aérien ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités de travail aérien.
Le manuel d'activités de travail aérien, est un document élaboré par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
5.2. - Dépôt :
Le manuel est déposé auprès de la direction de l'aéronautique civile. Par ce dépôt l'exploitant informe le directeur de l'aéronautique civile et les services compétents de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.
Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.
5.3. - Contrôle :
Le directeur de l'aéronautique civile peut imposer des modifications au manuel s'il constate que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.
5.4. - Présence du manuel à bord de l'aéronef.
Toute partie du manuel d'activités de travail aérien utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.
5.5. - Utilisation du manuel d'activités de travail aérien.
L'exploitant et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'activités de travail aérien pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.
5.6. - Modification du manuel d'activités de travail aérien.
Toute modification ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement.
De plus, et en dehors des révisions justifiées par les alias d'exploitation ou par l'évolution de la réglementation, l'exploitant doit prévoir une révision chaque vingt quatre (24) mois de son manuel d'exploitation.
L'exploitant doit informer le directeur de l'aéronautique civile lorsqu'il cesse d'utiliser le manuel. Si cette interruption est supérieure à six mois l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.
5.7. - Contenu et forme :
Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc., élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le directeur de l'aéronautique civile.
6. Service médical d'urgence :
6.1 Tout exploitant de services de transport public et/ou travail aériens, titulaire d'une autorisation additionnelle de service médical d'urgence, doit lors de tout vol médical d'urgence assurer la présence d'un médecin ou à défaut, d'un infirmier ou d'une infirmière.
6.2 Normalisation de l'équipement :
Les aéronefs effectuant un vol médical d'urgence doivent comporter :
- une surface disponible pour l'installation d'une civière ou d'un matelas coquille nécessaire au transport d'un malade ou d'un blessé en position couchée, l'emplacement de la civière ou du matelas doit être prévu de telle façon qu'en cas d'urgence celle-ci puisse être évacuée aisément et rapidement de l'aéronef ;
- un emplacement pour chaque accompagnateur médical ;
- un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol ;
- un dispositif agréé de fixation pour l'ensemble du matériel médical et de la civière ou du matelas coquille ;
- le malade ou blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couchée à l'intérieur de l'aéronef ;
- l'habitabilité de l'aéronef doit permettre l'installation d'une civière ou d'un matelas et de deux personnes d'accompagnement médical, dont une placée à la tête du malade ou du blessé transporté. Toutes les parties du corps de la personne transportée doivent être facilement accessibles pour l'un ou l'autre des accompagnateurs ;
- l'encombrement minimum réservé au matériel médical doit être d'un mètre cube.
6.3 Matériel de premier secours :
Une liste de matériel de premier secours contenu dans l'aéronef doit être établie et jointe au manuel d'exploitation de l'exploitant.
Cette liste doit être détaillée en ce qui concerne le type, le nombre, les volumes et les branchements des divers matériels.
Tous les matériels répertoriés sur cette liste doivent être agréés de même que leur fixation et leur branchement.
6.4 Contrôle :
Tous les équipements médicaux contenus à bord d'un aéronef effectuant du transport/évacuation sanitaire doivent être contrôlés au moins annuellement afin de s'assurer qu'ils répondent toujours aux spécifications techniques et aux normes réglementaires s'y rapportant.
6.5 Consignes opérationnelles :
L'exploitant doit mettre à la disposition de son personnel les consignes opérationnelles à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour garantir des conditions de sécurité satisfaisantes.
Ces consignes opérationnelles doivent figurer dans le manuel d'exploitation ou le manuel d'activités de travail aérien.
7. Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses :
L'exploitant doit s'assurer que les exigences relatives aux conditions de transport par voie aérienne de tous articles, notamment les marchandises dangereuses, susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord, sont respectées par son personnel concerné.
8. Sûreté :
8.1. Exigences en matière de sûreté :
L'exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes du programme national de sûreté.
Des moyens spécialisés pour atténuer et diriger le souffle doivent être prévus à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.
Lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il doit s'assurer qu'il est prévu à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.
8.2 Sûreté du poste de pilotage
8.2.1 La porte du poste de pilotage de tous les avions doit être verrouillable, et un moyen doit être prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.
8.2.2 Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 doit être doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte doit être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

8.2.3 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions de 8.2.2 :
a) cette porte doit être fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;
b) un moyen doit être prévu pour permettre de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.
8.3. Liste de vérification de la procédure de fouille de l'aéronef :
L'exploitant doit veiller à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pur l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.
Cette liste doit être fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.
8.4. Programmes de formation :
L'exploitant doit instituer et appliquer un programme approuvé de formation à la sûreté, garantissant que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention. Ce programme doit comprendre, au minimum, les éléments suivants :
a) détermination de la gravité de tout événement ;
b) communication et coordination entre les membres d'équipage ;
c) réactions appropriées de légitime défense ;
d) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'Etat de l'exploitant ;
e) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;
f) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
g) procédures à appliquer dans le porte de pilotage pour protéger l'avion ;
h) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.
8.5. Rapports relatifs aux actes illicites :
Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord doit présenter sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à la direction de l'aéronautique civile.
9. Programme de sécurité et supervision des exploitants aériens :
9.1 La direction de l'aéronautique civile utilise, pour la certification des exploitants et l'octroi des dispositions spécifiques d'exploitation, un processus documenté qui comprend des évaluations techniques complètes menant à l'approbation ou à l'acceptation des procédures, des documents et des opérations spécifiés dans les règlements relatifs à l'exploitation technique des aéronefs en vigueur.
9.2 Avant le lancement de nouveaux vols de transport commercial, la direction de l'aéronautique civile exige des exploitants de démontrer que les vols envisagés peuvent être exécutés en toute sécurité.
9.3 La direction de l'aéronautique civile :
- utilise un processus documenté de supervision continue des exploitants pour vérifier que les CTE, délivrés, sont toujours valides ;
- conduit des inspections et des contrôles inopinés pour confirmer que les exploitants continuent à satisfaire aux spécifications de la certification initiale et que chaque exploitant exerce ses activités de façon satisfaisante.
9.4 La direction de l'aéronautique civile :
- utilise un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité relevés ;
- veille à ce que les problèmes de sécurité relevés soient réglés rapidement en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par l'exploitant pour résoudre ces problèmes.
9.5. Le programme d'inspections et de contrôles inopinés des exploitants est fixé par le directeur de l'aéronautique civile. Il comprend notamment :
1. L'inspection de la base de l'exploitant ;
2. L'inspection des escales ;
3. Le contrôle inopiné de l'aire du trafic ;

4. Le contrôle inopiné de l'exploitation en route ;
5. Le contrôle inopiné de la sécurité des cabines ;
6. L'inspection des programmes de formation ;
7. L'inspection des travaux de maintenance en cours ;
8. L'inspection au sol des aéronefs des exploitants aériens nationaux et étrangers.
Ces inspections et contrôles inopinés sont réalisés selon une durée et une fréquence appropriée.
9.6. Si le programme d'inspections et de contrôles inopinés de l'exploitant révèle des non conformités, il convient d'en déterminer la cause, d'exiger de l'exploitant de prendre rapidement des mesures pour y remédier, et de procéder à une inspection de suivi pour vérifier si ces mesures donnent les résultats attendus. Des inspections supplémentaires s'imposent chaque fois qu'un problème surgit dans un secteur quelconque.
Si l'exploitant ne remédie pas aux non conformités notifiées en temps voulu, le CTE peut être suspendu, retiré ou faire l'objet de restrictions s'il s'agit de raisons de sécurité impérieuses en application des dispositions du paragraphe 10 ci-dessous.
10. Suspension, retrait et rétablissement du CTE
10.1 Suspension, et retrait du CTE :
Lorsqu'une ou plusieurs des conditions prévues ci-dessus pour la délivrance d'un CTE à un exploitant de services aériens cessent d'être remplies, et notamment si :
- les services compétents de la direction de l'aéronautique civile constatent que l'exploitant utilise ses services sans se conformer aux dispositions réglementaires applicables ;
- l'exploitant n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.
Ce CTE est suspendu pour une période déterminée qui ne peut excéder six (6) mois, fixée dans la décision de suspension, destinée à permettre au bénéficiaire dudit CTE de se conformer de nouveau aux conditions requises.
Passé ce délai, et si les conditions requises ne sont toujours pas remplies, le CTE est retiré.
10.2 Rétablissement du CTE :
En cas de suspension ou retrait, le CTE peut être rétabli lorsque les services compétents sont assurés que l'exploitant a mis en oeuvre les moyens et mesures nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.
En cas de retrait, l'exploitant doit faire une nouvelle demande de délivrance de CTE.
10.3 Lorsque le titulaire du CTE renonce au bénéfice de la validité dudit certificat, il doit le restituer à la direction de l'aéronautique civile.
11. Exploitants étrangers :
11.1. Renseignements et documents à fournir à la DAC :
Un CTE ou un permis d'exploitation aérienne délivré par un Etat contractant de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) peut être reconnu valable par la direction de l'aéronautique civile si les conditions qui ont régi sa délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans l'annexe 6 à la convention de l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.
A cet effet, tout exploitant étranger effectuant ou désireux d'effectuer des vols à destination des aéroports marocains ou survolant l'espace aérien marocain est tenu de faire parvenir à la direction de l'aéronautique civile un dossier comprenant les documents suivants :
- le formulaire, défini par la direction de l'aéronautique civile, dûment rempli ;
- une copie du permis d'exploitation aérienne (AOC) ou un document équivalent (certificat de compétence) délivré par l'Etat de l'exploitant y compris les dispositions spécifiques d'exploitation associées ;
- une copie de l'autorisation accordée à l'exploitant aérien pour exploiter un service de transport aérien à destination du Maroc ;
- une copie du certificat de navigabilité valide pour chaque aéronef destiné à l'exploitation au Maroc ;
- une copie du certificat d'immatriculation délivré pour les aéronefs destinés à l'exploitation au Maroc ;
- une copie de l'approbation des parties spécifiques du manuel d'exploitation ;
- une copie de l'approbation du manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant ;
- une copie de l'approbation du manuel d'entretien du type de l'aéronef censé être exploité au Maroc ;
- une copie du contrat de location ou d'affrètement de chaque aéronef censé être exploité au Maroc mais qui ne sont pas immatriculés par l'Etat de l'exploitant ;
- une copie d'un rapport récent d'audit de sécurité conduit par l'Etat de l'exploitant ;
- tout autre document que la direction de l'aéronautique civile estime nécessaire pour s'assurer que toutes les exploitations proposées seront effectuées d'une manière sécuritaire.

Les exploitants étrangers effectuant des opérations aériennes au Maroc doivent respecter les exigences résultantes de la validation de leur permis d'exploitation aérienne et toute restriction notifiée par le directeur de l'aéronautique civile.

11.2. Inspection au sol :

11.2.1. Le programme de surveillance des exploitants mis en place par la direction de l'aéronautique civile comprend entre autres des inspections au sol des aéronefs de ces exploitants étrangers. Ces inspections sont conduites systématiquement ou par sondage dans les aéroports marocains ouverts au trafic aérien international en vue de s'assurer de l'application des normes de sécurité internationales. On entend par inspection au sol, l'examen des aéronefs de pays tiers mené conformément aux dispositions du présent arrêté.

11.2.2. Des inspections seront également programmées de manière particulièrement rigoureuse dans les cas suivants :

- il a été rapporté que l'aéronef était mal entretenu ou présentait d'évidents défauts ou avaries ;
- il a été signalé que l'aéronef manoeuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien marocain, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité ;
- une précédente inspection au sol a fait apparaître des anomalies laissant sérieusement penser que l'aéronef n'était pas conforme aux normes de sécurité internationales, la direction de l'aéronautique civile craignant qu'il n'y ait pas été remédié depuis lors ;
- il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires, ou des anomalies ont été constatées lors d'une précédente inspection au sol de l'aéronef objet d'inspection.

11.2.3. L'inspection au sol devrait porter sur tout ou partie des aspects suivants, selon le temps disponible.

a) Vérification de la présence et de la validité des documents obligatoires pour les vols internationaux tels que : certificat d'immatriculation, carnet de route, certificat de navigabilité, licences de l'équipage, licence radio, liste des passagers et du fret.

b) Vérification de la conformité de la composition et des qualifications du personnel navigant technique avec les exigences des annexes 1 et 6 de la convention de Chicago (annexes OACI).

c) Vérification des documents d'exploitation (données de vol, plan de vol d'exploitation, carnet technique) et de la préparation du vol permettant de prouver que le vol est préparé conformément à l'annexe 6 à la convention de l'aviation civile internationale sus mentionnée.

d) Vérification de la présence et de l'état des éléments nécessaires à la navigation internationale conformément à l'annexe 6 à la convention de l'aviation civile internationale sus mentionnée :

- permis d'exploitation aérienne (AOC) ;
- certificat de bruit et d'émissions ;
- manuel d'exploitation (y compris la liste minimale d'équipements) et manuel de vol ;
- équipement de sécurité de la cabine ;
- équipement nécessaire au vol, y compris matériel de radiocommunication et de radionavigation ;
- enregistreurs de bord.

e) Vérification de la conformité constante de l'état de l'appareil et de son équipement (y compris les dégâts et les réparations) avec l'annexe 8 à la convention de l'aviation civile internationale sus mentionnée.

11.2.4. Dans le cas où l'aéronef inspecté est pris dans le cadre d'un contrat de location une copie de ce contrat doit être à bord. En outre, si un arrangement en vertu de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale a été conclu entre l'Etat de l'exploitant et l'Etat d'immatriculation une copie de cet arrangement doit être présentée à l'équipe d'inspection DAC.

11.2.5. Les inspections susvisées seront réalisées de manière non discriminatoire en utilisant la liste de vérification établie par la direction de l'aéronautique civile.

11.2.6. Un rapport d'inspection doit être établi à la fin de l'inspection au sol et doit inclure les informations générales types décrites ci-après, ainsi qu'une liste des éléments vérifiés indiquant les anomalies constatées pour chacun d'entre eux et/ou toute autre remarque nécessaire,

11.2.7. Lorsqu'elle exécute une inspection au sol au titre du présent arrêté, la direction de l'aéronautique civile fait tout son possible pour éviter de retarder exagérément l'aéronef inspecté.

11.3. Traitement des écarts constatés :

11.3.1. Les écarts constatés sont classés en trois catégories :

Ecarts	Définition	Action DAC
Catégorie 1 (mineur)	écart mineur qui n'affecte pas la sécurité de l'exploitation de l'aéronef	- Une information est faite au commandant de bord sur les écarts de catégorie 1 constatés.
Catégorie 2 (significatif)	écart significatif qui a un effet limité sur la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.	- Une information est faite au commandant de bord sur les écarts de catégorie 2 constatés ; - Une notification est ensuite adressée à l'autorité de l'aviation civile responsable de l'exploitant étranger ;
Catégorie 3 (majeur)	écart majeur qui a un effet direct sur la sécurité de l'exploitation de l'aéronef	En plus des deux actions ci-dessus : - Le vol peut être autorisé avec de restrictions (par exemple, pas de passagers) ; - Des actions correctives peuvent être exigées avant qu'un prochain vol ne soit autorisé. Dans certains cas, ces actions correctives peuvent être prises à une base de maintenance vers laquelle un vol de convoyage est alors nécessaire.

11.3.2. En cas d'écarts de catégorie 1 ou 2, l'exploitant aérien étranger est tenu de faire parvenir à la DAC un document décrivant les actions correctives adoptées et renseignant sur l'état de leur concrétisation dans le cas ou un échéancier est proposé.
11.3.3. En cas d'écarts de catégorie 3, des mesures devraient être prises par l'exploitant de l'aéronef pour rectifier les anomalies avant le départ du vol. Si la direction de l'aéronautique civile n'a pas l'assurance que des travaux de rectification seront réalisés avant le vol, elle immobilise l'appareil jusqu'à l'élimination du risque et en informe immédiatement le ministre de l'équipement et des transports.
11.3.4. La direction de l'aéronautique civile peut prescrire, en coordination avec l'Etat responsable de l'exploitant de l'aéronef concerné ou avec l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, les conditions nécessaires dans lesquelles l'aéronef peut être autorisé à voler jusqu'à un aéroport dans lequel les anomalies peuvent être rectifiées.
11.3.5. Si les anomalies affectent l'état de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation ne peut être levée que si l'exploitant obtient la permission de l'Etat ou des Etats qui seront survolés par ce vol.

*
* *

Annexe A1

[Cliquez-ici pour consulter l'image au format PDF] :

Annexe A2

Dispositions spécifiques d'exploitation annexées au certificat technique d'exploitation

[Cliquez-ici pour consulter l'image au format PDF] :

Annexe A3

Certificat technique d'exploitation n°
Nom de l'entreprise : .....
Autorisations spécifiques
Transport public

[Cliquez-ici pour consulter l'image au format PDF] :

Annexe A4

Certificat technique d'exploitation n°
Nom de l'entreprise : .....
Autorisations spécifiques
Travail aérien
[Cliquez-ici pour consulter l'image au format PDF] :

Annexe D
Système d'entretien d'un exploitant de services aériens et maintien de la navigabilité des aéronefs exploités
1. Responsabilités de l'exploitant :
1.1. L'exploitant est responsable de la navigabilité des aéronefs qu'il exploite, il doit garantir pour tout vol, que :
a) L'aéronef est en état de navigabilité conformément aux règlements de navigabilité en vigueur ;
b) Le certificat de navigabilité est valide ;
c) Tous les éléments opérationnels et de secours embarqués sont correctement installés et en état de fonctionner ou clairement identifiés comme inutilisables ;
d) L'entretien est effectué conformément au programme d'entretien approuvé ou dûment accepté par la DAC ;
e) L'aéronef est entretenu et autorisé à être remis en service par un organisme d'entretien agréé ou accepté par la DAC ;
f) Les activités de gestion de la navigabilité sont décrites dans un manuel de contrôle de la maintenance (ou manuel de maintenance de l'exploitant).
g) Les principales activités de gestion de la navigabilité sont assurées par du personnel technique formé et qualifié conformément à l'arrêté 456-01.
h) Afin de satisfaire aux responsabilités qui lui incombent, l'exploitant d'un aéronef peut sous-traiter les tâches associées au maintien de la navigabilité à un organisme de maintenance dont les capacités et compétences sont conformes aux exigences de la présente annexe. Ce privilège lui sera accordé selon une procédure établie par le directeur de l'aéronautique civile.
i) En cas de sous-traitance de la totalité ou partie des activités, l'exploitant doit mettre en place une structure appropriée en vue de s'assurer que toutes les tâches associées au maintien de la navigabilité sont effectuées en adéquations avec les exigences réglementaires en vigueur. Un contrat est établi dans ce sens.
j) Il incombe au propriétaire/exploitant de garantir l'accès permanant aux représentants de la DAC à l'organisme/aéronef afin de déterminer le maintien du respect des exigences de la présente annexe. Toutes les exigences spécifiées ci-dessus doivent être appliquées conformément à des procédures acceptables pour le directeur de l'aéronautique civile.
1.2 Conditions à remplir :
Afin de satisfaire aux responsabilités du paragraphe 1.1., l'exploitant doit :
a) Détenir une approbation de son système d'entretien par la DAC ;
b) Etre agréé par la DAC en tant qu'organisme de maintenance d'aéronef ou conclure un contrat avec un organisme de maintenance détenant un tel agrément ;
Les organismes de maintenance étrangers doivent être agréés conformément à un règlement équivalent à l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs tel qu'il a été complété et modifié.
c) S'assurer que les exigences du paragraphe 4.1 sont continuellement respectées ;
d) Mettre en place un système de compte rendu d'événement en exploitation conformément au paragraphe 1.3 ; et
e) S'assurer que tout contrat d'entretien conclu entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé doit détailler les fonctions et responsabilités et définir le support des fonctions prévu aux paragraphes 1.1. Ce contrat et tous ses avenants doivent être déposés auprès de la direction de l'aéronautique civile.
1.3. Compte-rendu d'événements :
a) Un exploitant, propriétaire ou organisme responsable conformément aux exigences définies dans le paragraphe 1.1 et 1.2 doit rendre compte à l'État d'immatriculation, l'organisme responsable de la conception de type ou de la conception de type supplémentaire et, le cas échéant, l'État de l'exploitant, de tout état d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef présentant un risque sérieux pour cet aéronef.
b) Les comptes rendus doivent être établis de la manière prescrite par le directeur de l'aéronautique civile et contenir toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de l'exploitant, du propriétaire ou de l'organisme.
c) Lorsque l'organisme entretenant l'aéronef est sous contrat avec un propriétaire ou un exploitant pour assurer l'entretien, l'organisme entretenant l'aéronef doit également rapporter au propriétaire, à l'exploitant ou à l'organisme de chargé de la gestion du maintien de la navigabilité, tout état affectant l'aéronef ou un élément de l'aéronef de ce propriétaire ou de cet exploitant.

d) Les comptes-rendus doivent être établis dès que possible, et en tout état de cause dans les trois jours après que l'exploitant, le propriétaire ou l'organisme, selon le cas a identifié la situation faisant l'objet du rapport.
e) La liste des événements à notifier ainsi que les modalités à respecter sont traitées dans le paragraphe 7 de la présente annexe.
2. Système d'entretien de l'exploitant :
2.1 Tâches relatives au maintien de la navigabilité :
Le maintien de la navigabilité d'un aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours doivent être assurés par :
a) l'exécution de visites pré-vol ;
b) la remise aux normes officiellement reconnues, de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte, pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, la liste minimale d'équipement et la liste des dérogations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'aéronef considéré ;
c) la réalisation de tout l'entretien, conformément au programme d'entretien d'aéronef approuvé ;
d) l'analyse de l'efficacité du programme d'entretien approuvé pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ;
e) l'exécution de toute
1. consigne de navigabilité applicable ;
2. consigne opérationnelle applicable ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité ;
3. exigence applicable relative au maintien de la navigabilité publiée par la DAC ;
4. mesure applicable prescrite par l'autorité d'immatriculation en réaction immédiate à un problème de sécurité ;
f) la réalisation des modifications et réparations conformément à une norme approuvées ;
g) l'établissement d'une politique afin d'évaluer toutes les informations non obligatoires liées à la navigabilité de l'aéronef, telles que les bulletins Service, les lettres Service, et autres informations sur l'aéronef et ses éléments provenant du concepteur, du constructeur ou des autorités de navigabilité concernées ;
h) la réalisation de vol de contrôle de maintenance quant nécessaire.
i) la mise en place d'un système de contrôle de la maintenance ou un système qualité.
2.2 La visite prévol :
Cette visite doit être effectuée avant tout vol, par le pilote ou toute autre personne qualifiée désignée par l'exploitant, mais ne doit pas nécessairement être effectuée par un organisme de maintenance agréé.
Elle doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré. Elle doit comprendre, sans s'y limiter nécessairement :
a) Une inspection, type tour de l'aéronef et de ses équipements de sécurité, incluant en particulier des signes évidents d'usure ; de dommages ou de fuites. En outre la présence de tous les équipements de sécurité exigés doit être établie ;
b) Un contrôle du C.R.M., afin de s'assurer que le vol considéré n'est pas affecté par des défauts non corrigés reportés, et qu'aucune opération d'entretien requise figurant dans l'attestation d'entretien n'est dépassée ni ne le sera pendant le vol considéré ;
c) La conformité des liquides, gaz, etc ... consommables embarqués avant le vol, aux spécifications appropriées, exempts de toute contamination, et correctement enregistrés ;
d) La vérification de la fermeture correcte de toutes les portes ;
e) L'enlèvement de tous les verrouillages de surface de contrôle et de train, des caches des sondes anémo-barométriques, des dispositifs de retenue, et des obturateurs d'entrée d'air moteurs ;
Si toutefois la visite prévol permet de déceler une anomalie ou un défaut, l'intervention d'un organisme de maintenance est requise et une déclaration de remise en service par un personnel habilité conformément à l'arrêté ministériel 1027-00 tel qu'il a été modifié et complété est exigée après la correction du défaut constaté ou l'ouverture d'un item de la LME quant applicable.
2.3 La remise aux normes officiellement reconnues, de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation :
La remise aux normes officiellement reconnues, de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte, pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, la liste minimale d'équipement et la liste des dérogations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'aéronef considéré, signifie que toute intervention en vue de restaurer la navigabilité d'un aéronef ou permettre la continuité d'un vol, doit être effectuée conformément aux instructions pour le maintien de la navigabilité (appelées

communément ICA ou Instructions for Continued Airworthiness), publiées par le détenteur du certificat de type, le détenteur du certificat de type supplémentaire et l'autorité primaire de certification.
2.4. Programme d'entretien :
a) Tous les aéronefs doivent être entretenus conformément à un programme d'entretien approuvé ou accepté par l'autorité d'immatriculation de l'aéronef ;
b) Le programme d'entretien doit être révisé et amendé régulièrement ;
c) Le programme d'entretien doit être élaboré conformément aux :
- instructions pour le maintien de la navigabilité délivrées par les titulaires de certificat de type ou de supplément au certificat de type et tout autre organisme de conception ou de production qui publie ces données ;
- à toute autre instruction publiée par la DAC ;
d) Le programme d'entretien doit détailler l'ensemble des opérations d'entretien à effectuer, y compris leur fréquence ainsi que les tâches spécifiques relatives aux opérations spécifiques ;
e) Le programme doit inclure un programme de fiabilité lorsque le programme d'entretien est basé :
- sur une logique de groupe directeur d'entretien, ou
- principalement sur un contrôle de l'État.
2.5. Consignes de navigabilité :
Les consignes de navigabilité (CN) constituent le moyen utilisé pour aviser les propriétaires d'aéronefs :
a) De la présence d'une situation dangereuse ;
b) Du non respect de la base de certification et de toute autre condition ayant une incidence sur la navigabilité de l'aéronef ou éléments d'aéronefs ;
c) Des mesures obligatoires à prendre pour que l'exploitation d'un produit aéronautique demeure sécuritaire ;
d) Exceptionnellement, de l'interdiction de vol jusqu'à ce que des mesures correctives soient prêtes.
e) Les termes de consignes de navigabilité (CN) sont strictement équivalents aux termes anglo-saxons : airworthiness directive (AD)».
Les consignes de navigabilité émises par l'autorité primaire de certification, sont obligatoirement applicables à tout aéronef immatriculé au Maroc, sauf disposition contraire de l'autorité primaire de certification.
Dans certaines circonstances, des consignes de navigabilité sont préparées et émises par la direction de l'aéronautique civile. Leur application est également obligatoire.
L'exploitant de l'aéronef est tenu :
a) De prendre toutes dispositions pour recevoir dans les délais compatible avec leurs délais d'application les consignes de navigabilité applicables aux aéronefs ou éléments d'aéronefs qu'il exploite, ou cède en location pour utilisation ou exploitation ;
b) De s'assurer que les consignes de navigabilité sont appliquées aux matériels concernés, de la manière et dans les délais prescrits ;
c) De s'assurer que les aéronefs concernés n'entreprennent pas de vol en contrevenant aux dispositions desdites consignes.
2.6. Données de modification et de réparation approuvées :
Toute modification ou réparation doit être effectuée selon une norme approuvée par, soit :
a) L'autorité primaire de certification ; ou
b) L'autorité d'immatriculation (direction de l'aéronautique civile pour les aéronefs marocains) ; ou
c) Un organisme acceptable pour l'autorité d'immatriculation, ayant ce privilège.
2.7. Enregistrements de l'entretien :
a) Toute opération d'entretien effectuée sur un aéronef doit être enregistrée et le certificat de remise en service associé, émis.
b) Les supports d'enregistrements de l'entretien des aéronefs doivent consister, selon le cas, en des livrets cellule, des livrets moteur ou des fiches d'entretien de modules de motorisation, des livrets et fiches d'entretien hélice, pour tout élément d'aéronef à durée de vie limitée et le compte rendu matériel de l'exploitant.
c) Le type et l'immatriculation des aéronefs, la date, ainsi que le temps total de vol et/ou les cycles de vol et/ou les atterrissages, selon le cas, doivent être inscrits dans les carnets de bord des aéronefs.
d) Dans les enregistrements de l'entretien, doivent figurer :
1. Les enregistrements relatifs aux travaux de maintenance effectués sur l'aéronef ;
2. L'état en cours des consignes de navigabilité et les mesures prescrites par l'autorité en réaction immédiate à un problème de sécurité ;

3. L'état en cours des modifications et réparations ;
4. L'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien ;
5. L'état en cours des éléments d'aéronef à potentiel ou durée de vie limitée ;
6. Le devis de masse ;
7. La liste des travaux d'entretien reportés ;
8. Les certificats libératoires autorisés pour tout élément d'aéronef remplacé ;
9. Le certificat de remise en service relatif aux travaux effectués.
e) Les informations suivantes concernant tout élément d'aéronef installé doivent être enregistrées dans les livrets moteur ou hélice, fiche d'entretien de module de motorisation ou d'élément d'aéronef à potentiel ou durée de vie limitée :
1. identification de l'élément d'aéronef, et
2. type, numéro de série et immatriculation de l'aéronef sur lequel l'élément est installé, avec la référence à la pose et à la dépose de l'élément d'aéronef, et
3. le cumul du temps total de vol et/ou des cycles de vol et/ou des atterrissages et/ou jours calendaires, selon le cas, de l'élément d'aéronef en question, et
4. les informations applicables à l'élément d'aéronef.
f) L'exploitant est responsable du contrôle des enregistrements spécifiés dans ce paragraphe et de la présentation des enregistrements à l'autorité sur demande.
2.7.1. Conservation des enregistrements :
L'exploitant doit établir et mettre en oeuvre un système approprié pour conserver, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :
a) Le compte rendu de matériel (C.R.M.) de l'aéronef est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription.
b) Tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef ou à tout élément de l'aéronef qui est installé :
- 24 mois après la date de signature de l'approbation pour remise en service de l'aéronef ou l'élément de l'aéronef ;
c) Le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à vie limitée :
- 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service ;
d) Le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'aéronef ou de tout élément d'aéronef sujet à révision générale :
- jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'élément d'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;
e) L'état courant d'inspection de l'aéronef tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie :
- jusqu'à ce que l'inspection de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;
f) L'état courant des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux composants de l'aéronef :
- 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service ;
g) Les détails des modifications et réparations effectuées sur l'aéronef, le(s) moteur(s), le(s) hélice(s), et tout élément vital pour la sécurité en vol :
- 2 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service ;
2.7.2. Transfert des enregistrements :
L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'aéronef est transféré définitivement d'un exploitant à un autre, les enregistrements d'entretien tels que définis dans la présente annexe sont également transférés et les périodes stipulées continuent à s'appliquer.
2.7.3. Compte rendu de matériel de l'exploitant (C.R.M.) :
L'exploitant doit utiliser un système de compte rendu de matériel (C.R.M.) contenant au moins les informations suivantes pour chaque aéronef :
a) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;
b) l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus ; Cette attestation peut être conservée ailleurs sur accord de la direction de l'aéronautique civile ;
c) les approbations pour remise en service prononcées suite aux travaux de maintenance relatives aux anomalies constatées précédemment ;
d) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'aéronef ;
e) et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par la direction de l'aéronautique civile.
2.7.4 L'exploitant doit tenir à jour et en nombre suffisant les documents sur l'attribution des paramètres, les équations de conversion, l'étalonnage périodique et l'état de fonctionnement/entretien des enregistreurs de données de vol. Ces documents doivent être mis à la disposition des enquêteurs sur les accidents.
3. Approbation du système d'entretien de l'exploitant :
a) Pour l'approbation de son système d'entretien, tout exploitant doit soumettre au directeur de l'aéronautique civile une demande accompagnée des documents suivants :
1. Deux exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) élaboré selon le canevas du paragraphe 5 ;
2. Deux exemplaires du programme d'entretien pour chaque type d'aéronef exploité ;
3. Un exemplaire du système de compte rendu de matériel (C.R.M.) ;
4. Les copies des contrats d'entretien conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé.
b) Le postulant doit fournir à la direction de l'aéronautique civile les informations nécessaires sur les dispositions mises en place pour le maintien de la navigabilité de la flotte exploité, l'entretien en base et en ligne ainsi que la sous-traitance.
c) L'approbation du système d'entretien de l'exploitant est intégrée dans les dispositions spécifiques d'exploitation associées au certificat technique d'exploitation (CTE), ou signifiée par une attestation contenant les informations suivantes :
1. Le numéro de certificat technique d'exploitation (CTE) ;
2. Le nom de l'exploitant ;
3. Les types d'aéronefs pour lesquels le système d'entretien a été accepté ;
4. La référence des manuels d'entretien de l'exploitant approuvés ;
5. La référence du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé ; et
6. Toutes limitations imposées par le directeur de l'aéronautique civile lors de la délivrance du CTE ou suite à sa modification.
d) L'approbation du système de l'entretien de l'exploitant reste valide tant que :
1. les conditions qui ont conduit à sa délivrance restent maintenues ;
2. L'exploitant se conforme aux exigences relatives au maintien de la validité du C.T.E. et aux dispositions spécifiques d'exploitation en matière d'entretien de ses aéronefs.
4. Système de contrôle de maintenance ou système qualité :
4.1. Organisation :
a) L'exploitant doit désigner une personne ou un groupe de personnes et mettre en place un système de contrôle de maintenance ou système qualité pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de maintenance de l'exploitant.
b) Aux fins de l'entretien, le système mis en place par l'exploitant, doit comprendre au moins les fonctions suivantes :
- surveiller que les travaux, actes ou interventions décrits aux paragraphes 3 à 5 sont effectuées en accord avec les procédures agréées ;
- surveiller que tout l'entretien sous-traité est réalisé en accord avec le contrat ; et
- surveiller que la conformité permanente aux exigences de la présente annexe est assurée.
4.2. Mise en oeuvre :
A cet effet, l'exploitant doit établir un plan reconnu par la direction de l'aéronautique civile, afin de montrer quand et à quelle fréquence les travaux, actes ou interventions exigées seront surveillées. De plus, des rapports doivent être produits après chaque contrôle de surveillance ; et inclure les détails relatifs aux écarts de non conformité aux procédures ou aux exigences.
La partie retour de l'information doit s'adresser à la personne chargée de la rectification des écarts et des non-conformités dans chaque cas particulier, et désigner la procédure à suivre dans le cas où la rectification n'est pas effectuée dans les délais impartis. Cette procédure doit relever du dirigeant responsable de l'exploitant.
Les actions de surveillance ci-après constituent un moyen de conformité aux exigences du présent paragraphe :
- sondages produits - inspection d'un échantillonnage représentatif de la flotte ;
- sondages défauts - surveillance de l'efficacité de la rectification des défauts ;
- sondages dérogations - surveillance des dérogations au programme d'entretien ;
- sondages entretien programmé - surveillance de la fréquence (heures de vol, temps calendaire, cycles de vol, etc ...) à laquelle les aéronefs et leurs éléments sont mis en entretien ;

- sondages sur les rapports de non navigabilité et les erreurs d'entretien.

4.3. Cas d'une structure de maintenance intégrée :

Lorsque l'exploitant est agréé en tant qu'organisme de maintenance des aéronefs, le système de contrôle de maintenance ou système qualité mis en place peut être associé à celui exigé par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs, tel qu'il a été complété et modifié.

5. Manuel de maintenance de l'exploitant (MME) :

5.1. Elaboration et mise à disposition du personnel :

L'exploitant est tenu de mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation concerné, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé par le directeur de l'aéronautique civile.

Ce manuel, appelé aussi « manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant », peut être publié en parties distinctes. Il contient les renseignements suivants :

a) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des approbations pour remise en service.

b) les noms et fonctions de la ou des personnes désignées pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de maintenance de l'exploitant (MME) ;

c) un renvoi au(x) manuel(s) d'entretien ;

d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de travaux de maintenance de l'exploitant ;

e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet ;

f) une description des procédures à suivre pour assurer la transmission à la DAC et à l'autorité primaire de certification de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef ;

g) une description des procédures à suivre, concernant l'évaluation des renseignements et des recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'autorité primaire de certification de l'aéronef et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;

h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

i) une description des arrangements administratifs d'interface entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;

j) les dispositions obligatoires dont le directeur de l'aéronautique civile exigera l'insertion.

5.2. Mise à jour du MME :

L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

5.3. Diffusion du MME

Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués, après leur approbation par le directeur de l'aéronautique civile, sans délai, à tous les organismes et à toutes les personnes auxquelles le manuel a été distribué.

5.4. Canevas du MME :

Lorsque l'exploitant détient un agrément pour la maintenance de ses propres aéronefs, le MME et le manuel d'organisme de maintenance peuvent être combinés dans un seul manuel structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation générale ;
- 1re Partie : Organisation de l'entretien ;
- 2e Partie : Procédures d'entretien ;
- 3e Partie : Procédures du système de contrôle de maintenance ou du système qualité ;
- 4e Partie : Exploitants sous contrat ;
- 5e Partie : Appendices (exemples et documents) ;
- 6e Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant.

Dans le cas où les deux manuels sont présentés séparément le MME peut être structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation générale ;
- 1re Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant ;
- 2e Partie : Système de contrôle de maintenance ou système qualité ;
- 3e Partie : Entretien sous-traité.

Un guide de rédaction du MME est mis à la la disposition des exploitants par la DAC.
6. Compte rendu d'événement en exploitation :
Tout exploitant de services aériens doit informer le directeur de l'aéronautique civile de tout incident, panne, mauvais fonctionnement ou défaut relevé sur un aéronef ou élément d'aéronef qu'il exploite lorsque cet incident, panne, mauvais fonctionnement ou défaut est de nature à mettre en cause la navigabilité de l'aéronef.
Les dispositions ci-après ne s'appliquent pas aux comptes rendus visant les incidents suivants dont certains font déjà l'objet de transmissions spécifiques :
* impacts d'oiseaux ;
* incidents de contrôle de circulation aérienne ;
* risques de collision entre aéronefs ;
* risques de collision avec le sol ;
* défaillances de la radio ou des moyens de navigation ;
* atterrissages en campagne ou hors des limites des pistes réglementaires non suivis de dommages ;
* atterrissages forcés.
6.1. Liste des incidents de navigabilité :
- Panne de groupe motopropulseur, soit :
* toute panne en vol ou au sol d'un ou plusieurs moteurs ;
* tout défaut du système de contrôle d'une hélice ;
* toute baisse importante du débit carburant ou toute fuite importante de carburant ;
* début d'incendie (en vol ou au sol), y compris :
- fausse alarme incendie non vérifiée comme fausse en vol ;
- fuite importante de liquide inflammable ;
- accumulation de fumée, gaz ou vapeurs toxiques ;
- Rupture d'organe important n'ayant cependant pas entraîné l'arrêt du vol, mais pouvant entraîner l'un des phénomènes suivants :
* grave difficulté de manoeuvre du train d'atterrissage ;
* grave difficulté de manoeuvre des hypersustentateurs ;
* dégradation importante des qualités de vol (manoeuvrabilité) ou du contrôle de l'aéronef au sol ;
* perte importante des forces de freinage ;
* éclatements des pneumatiques ;
- Perte d'un système ou d'une indication vitale pour la navigabilité à savoir :
* tous systèmes de commandes de vol ;
* systèmes de pressurisation et climatisation ;
* systèmes et indicateurs d'assiette et de cap ;
* systèmes et indicateurs de mesure de vitesse et d'altitude ;
* systèmes de prélèvement et de stockage d'énergie (électrique, hydraulique, à air comprimé) ;
* systèmes de dégivrage ;
* tous autres systèmes indicateurs dont la panne peut entraîner une des limitations prévues au manuel de vol approuvé ;
* panne dormante ou dommage structurel interdisant la remise en vol détectée en visite au sol ;
* givrage, foudroiement, grêle ou autres phénomènes météorologiques ayant mis l'aéronef en difficulté
* vibrations anormales ;
* tremblement aérodynamique (Buffeting) ;
* facteur de charge anormal (de rafales ou de manoeuvre) ;
* prise d'une mesure d'urgence en vol consécutive à un problème intéressant la navigabilité ;
* fonctionnement défectueux des toboggans d'évacuation et de leurs accessoires.
Toutefois, cette liste n'est pas limitative, il est notamment demandé aux exploitants de transmettre un compte rendu sur un incident non mentionné dans la liste si la connaissance de celui-ci présente un intérêt pour l'amélioration de la sécurité au niveau de la conception, de l'utilisation et de l'entretien des aéronefs, sachant que sont exclus les cas d'usure normale traités par les procédures d'entretien.
Les incidents mineurs dont la répétition peut mettre en cause la navigabilité doivent faire également l'objet d'un compte rendu.
6.2. Renseignements à fournir :
Le compte rendu des événements doit permettre d'en déterminer les circonstances, la nature, les causes certaines ou probables, les conséquences opérationnelles et matérielles, ainsi que d'identifier le matériel mis en cause. En conséquence, les renseignements suivants doivent être fournis sur chacun des événements mentionnés en paragraphe 2.

Les renseignements diffèrent selon qu'ils ont été découverts en vol ou au sol. Pour l'application de ces règles, le vol comprend l'ensemble des manoeuvres entre le commencement de déplacement et l'immobilisation au parc de stationnement.
Si la découverte de l'événement s'est faite en vol, les renseignements a) à o) de la liste ci-dessous :
(a) Date et éventuellement référence du compte rendu ;
(b) Type d'utilisation de l'aéronef ;
(c) Désignation et date de l'événement en vol ;
(d) Phase de vol lors de l'événement ;
(e) Localisation géographique ou numéro de vol ;
(f) Constatations ayant permis la détection ;
(g) Circonstances de l'événement et paramètres utiles (par exemple et selon les cas : altitude, température, conditions météorologiques, etc ...) ;
(h) Action corrective entreprise par l'équipage ;
(i) Conséquences sur le vol et mesures d'urgence prises ;
(j) Conséquences sur l'aéronef, dommages ;
(k) Marque, type, immatriculation, numéro de série, date de construction, heures totales depuis la révision générale de l'aéronef ;
(l) Marque, type, numéro de série, heures totales et depuis la révision générale du moteur si le matériel mis en cause est le groupe motopropulseur ;
(m) Marque, désignation, référence, numéro de série, chapitre et section ATA, heures totales et depuis révision du matériel mis en cause ;
(n) Causes et analyses de l'anomalie ;
(o) Opération effectuée pour y remédier, référence des documents utilisés, rapports d'expertise ; etc ...
Si la découverte de l'événement s'est faite au sol, les renseignements a et b, puis les renseignements f, h, m, n et o de la liste ci-dessus, et en outre :
(p) Circonstances de la découverte (révision programmée, dépose, visite, visite prévol, suite à incident en vol détecté ou non, etc ...) ;
(q) Description du défaut ou de la panne.
6.3. Modalités pratiques des comptes-rendus d'événements :
Les supports matériels utilisés pour la transmission des rapports d'incidents peuvent être :
- soit un rapport technique interne,
- soit un formulaire de rapport d'incident établi par le constructeur ou l'exploitant à son propre usage ;
L'exploitant est tenu de notifier l'événement immédiatement et d'adresser les comptes rendus dans un délai de 72 heures.
Pour chaque incident, le compte rendu doit contenir les informations mentionnées au paragraphe 3 de la présente annexe.
Si tous les renseignements ne sont pas connus à la date limite pour l'envoi, les informations alors détenues doivent être néanmoins transmises et le compte rendu complété ultérieurement. Au cas où l'exploitant ne dispose pas lui-même de tous les renseignements demandés (par exemple si le matériel incriminé est réparé dans un atelier sous-traitant de l'exploitant), il prend toutes mesures utiles pour que soient fournis les renseignements demandés.
6.4. Transmission des renseignements aux constructeurs :
En ce qui concerne les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 Kg, l'exploitant doit transmettre aux constructeurs de cet aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de navigabilité de cet aéronef.
7. Personnel technique de l'exploitant :
Les principales activités de gestions de la navigabilité sont assurées par du personnel technique désigné par l'exploitant et formé et qualifié conformément à l'arrêté 456-01.
Les dossiers de ce personnel justifiant de ses compétences, capacités et formation doivent être suivis par le système qualité mis en place.
L'exploitant mettra en place un plan de formation sur deux ans couvrant notamment les aspects suivants :

- Réglementation technique ;
- Principes des Facteurs Humains ;
- Procédures du système Qualité ;
- Nouvelles technologie ;

- QT niveau II pour tout type d'aéronef suivi (Les QT ne sont pas nécessaires pour chaque variante au type pour les aéronefs lourds ainsi que pour les familles et classe d'aéronefs de MTOM inférieure à 5.7T de même technologie) ;
- Retour d'expérience.

8. Installations de l'exploitant :

L'exploitant doit mettre à la disposition de son personnel technique les installations et moyens logistiques nécessaires en adéquation avec l'activité envisagée.